

ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΧΕΚΙΜΟΓΛΟΥ

Ο ΩΝΑΣΗΣ



ΚΑΙ Ο ΣΜΗΝΑΓΟΣ Χ

Η ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ:
ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΑΕ ΣΤΗΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΧΕΚΙΜΟΓΛΟΥ

Ο Ωνάσης και ο Σμηναγός Χ

Η μεταπολεμική αναγέννηση της πολιτικής αεροπορίας:
από την ΤΑΕ στην Ολυμπιακή

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΩΝΑΣΗΣ ΚΑΙ Ο ΣΜΗΝΑΓΟΣ Χ
Η μεταπολεμική αναγέννηση της πολιτικής αεροπορίας:
από την ΤΑΕ στην Ολυμπιακή

Συγγραφέας: Αχιλλέας Χεκίμογλου
Επιμέλεια: Εύα Καλεύρα

© 2022 Εκδόσεις Κυριάκος Παπαδόπουλος Α.Ε., Αχιλλέας Χεκίμογλου

Η πνευματική ιδιοκτησία αποκτάται χωρίς καμιά διατύπωση και χωρίς την ανάγκη ρήτρας απαγορευτικής των προσβολών της. Κατά τον Ν. 2387/20 (όπως έχει τροποποιηθεί με τον Ν. 2121/93 και ισχύει σήμερα) και κατά τη Διεθνή Σύμβαση της Βέρνης (που έχει κυρωθεί με τον Ν. 100/1975), απαγορεύεται η αναδημοσίευση, η αποθήκευση σε κάποιο σύστημα διάσωσης και γενικά η αναπαραγωγή του παρόντος έργου με οποιονδήποτε τρόπο ή μορφή, τμηματικά ή περιληπτικά, στο πρωτότυπο ή σε μετάφραση ή άλλη διασκευή, χωρίς γραπτή άδεια του εκδότη.

Πρώτη έκδοση: Απρίλιος 2022



ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ
www.epbooks.gr

Καποδιστριαύ 9, 144 52 Μεταμόρφωση Αττικής
τηλ.: 210 2816134, e-mail: info@epbooks.gr

ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟ
Μασσαλίας 14, 106 80 Αθήνα, τηλ.: 210 3615334

ISBN 978-960-484-812-6

*Εις μνήμην των ανθρώπων που ανοικοδόμησαν την Ελλάδα
εξ ερειπίων – ιδίως δε του αείμνηστου παππού μου
Αλκιβιάδη Καριζώνη (1925-2021),
που, άγνωστο γιατί, φοβόταν τα αεροπλάνα.*



Πρόσθετο υλικό θα βρείτε στο Παράρτημα. Για να το δείτε, πρέπει να σαρώσετε με κινητό ή τάμπλετ τον διπλανό κωδικό (με εφαρμογή ανάγνωσης κωδικού QR) ή να πληκτρολογήσετε απευθείας σε οποιονδήποτε browser τον σύνδεσμο <https://www.epbooks.gr/wp-content/uploads/2022/04/ΧΕΚΙΜΟΓΛΟΥ-ΟΝΑΣΙΣ-PARARTHMA.pdf>

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγικό σημείωμα	9
1. Επανεκκίνηση εξ ερειπίων	16
2. Η γέννηση της ΤΑΕ	32
3. Προς τη δημιουργία της ΑΕΡΟΕΛΛΑΣ.....	42
4. Η έναρξη του ανταγωνισμού.....	58
5. Η αρχή του τέλους	82
6. Η αναγκαστική συγχώνευση	103
7. «Η βάσκανος μοίρα»	117
8. Η Νέμεσις.....	134
9. Σμηναγός Χ.....	150
10. Η ΤΑΕ υπό εκκαθάριση.....	168
11. Η εποχή Καραμανλή.....	189
12. Η μάχη των εφοπλιστών.....	203
13. Στον αστερισμό του Ωνάση	221
14. Ο δρόμος για την Ολυμπιακή.....	233
15. Η αποθέωση και η λύτρωση.....	251
16. Τα Comet και το Κονγκό.....	275
17. Ο Ωνάσης τα θέλει όλα.....	295
Σημειώσεις.....	317
Πηγές – Βιβλιογραφία	371

Εισαγωγικό σημείωμα

Δεν θα διαβάζατε αυτό το βιβλίο εάν δεν είχε μεσολαβήσει ένα γινάτι. Το 2016, όταν είχα σταματήσει τη δημοσιογραφία και το ζιζάνιο της έρευνας αναζητούσε εξόδους εκτόνωσης, είχε πέσει στα χέρια μου ένα σχετικά πρόσφατο βιβλίο για την ιστορία της πολιτικής αεροπορίας –*Η Ιστορία των Δημοσίων Αερομεταφορών στην Ελλάδα* του Αντώνη Βασάκη, ενός ειδικού περί την αεροπορική ασφάλεια–, που περιγράφει με πολύ απλό τρόπο τα γεγονότα που τελικά οδήγησαν στη γέννηση της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα τον 20ό αιώνα. Ακολουθώντας τη βιβλιογραφία του, εντόπισα και διάβασα όλα τα βιβλία για την ελληνική πολιτική αεροπορία που είχαν εκδοθεί τις προηγούμενες δεκαετίες.

Ήταν πραγματικά ελάχιστα. Σε τουλάχιστον τρία από αυτά αναφερόταν ως πηγή ένα βιβλίο με τον τίτλο *ΤΑΕ, το πειραματόζωον* του ιδρυτή της ομώνυμης αεροπορικής εταιρείας και θρυλικού αεροπόρου Στέφανου Ζώτου, ο οποίος θεωρείται ο πατέρας της πολιτικής αεροπορίας της Ελλάδας. Με έπιασε περιέργεια. Έφαγα τον κόσμο για να βρω το βιβλίο. Δημιούργησα μηχανή αναζήτησης για παλαιοβιβλιοπωλεία. Ακολούθησα με θρησκευτική προσήλωση όλες τις δημοπρασίες παλαιών αντικειμένων. Κυνήγησα ψηφιακές και μη βιβλιοθήκες. Ενόχλησα συλλέκτες. Έψαξα σε αρχεία. Τζίφος. Το βιβλίο δεν υπήρχε πουθενά.

Λίγο καιρό πριν από την πρώτη καραντίνα του 2020, έτυχε να διαβάσω τον *Δικηγόρο* του «Παπινιανού», δηλαδή του αείμνηστου νομικού Τρύφωνα Κουταλίδη, στενού συνεργάτη του Ωνάση, αλλά και του Καραμανλή αργότερα, και επί χρόνια μέλους του ΔΣ του Δημοσιογραφικού Οργανισμού Λαμπράκη (ΔΟΛ). Ολοκληρώνοντας το βιβλίο του ανθρώπου που ευθυγράμμισε τους δύο αυτούς πλανήτες του ελληνικού κόσμου –τον Ωνάση και τον Καραμανλή– το ένστικτό μου ξύπνησε.

Και μερικές ημέρες προτού επιβληθούν τα πρώτα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση της πανδημίας, εντόπισα τελικά ένα από τα ελάχιστα σωζόμενα αντίτυπα του βιβλίου του Ζώτου στα αρχεία του Ιδρύματος «Κωνσταντίνος Γ. Καραμανλής» στη Φιλοθέη, το οποίο βρισκόταν στον φάκελο του Κωνσταντίνου Παπακωνσταντίνου για την υπόθεση της Siemens, μαζί με την αλληλογραφία του θρυλικού αεροπόρου και τα κείμενα δημόσιας πολιτικής των βασικών διεκδικητών της πολιτικής αεροπορίας: του Αριστοτέλη Ωνάση και του Σταύρου Νιάρχου. Διότι ήταν η τύχη της ΤΑΕ (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις) που

οδήγησε για πρώτη φορά δύο παγκόσμιας εμβέλειας εφοπλιστές σε μια σύγκρουση μεγάλης κλίμακας, η οποία όχι μόνο δηλητηρίασε τις σχέσεις τους, αλλά και αποτέλεσε την εκκίνηση του μεταξύ τους ανταγωνισμού, που θα απασχολούσε τα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων όλου του πλανήτη.

Την ίδια ημέρα εντόπισα άλλον έναν φάκελο στο αρχείο του Ιδρύματος «Κωνσταντίνος Κ. Μητσοτάκης», που περιείχε την πυκνή αλληλογραφία του Κωνσταντίνου Μητσοτάκη με τον Ζώτο, την εποχή που ήταν ο «υπ' αριθμόν δύο» του Σοφοκλή Βενιζέλου και έδινε «γραμμή» στην αντιπολίτευση του Κέντρου. Οι κυβερνήσεις του Κέντρου άλλωστε είχαν και την ιστορική πολιτική ευθύνη για τη δημιουργία της «μεγάλης» ΤΑΕ το 1951, η οποία, μάλιστα, αποτέλεσε και το πρώτο δείγμα γραφής των κυβερνητικών ικανοτήτων του Μητσοτάκη ως αρμόδιου τότε υφυπουργού Οικονομικών.

Έχοντας συγκεντρώσει υλικό από τις μεταπολεμικές εφημερίδες και στηριζόμενος σε αυτά τα αρχεία, τα οποία ουδείς είχε αναζητήσει για δεκαετίες, ξεκίνησα να γράφω και να τα βάζω σε μια σειρά. Στη συνέχεια άρχισα να ψάχνω ξένα αρχεία, άρθρα και βιβλία, εντοπίζοντας και εκεί πληροφορίες, ξεχασμένες απ' τον Θεό και τους ανθρώπους, οι οποίες δεν κρύβω ότι με ενθουσίασαν. Διότι διαπίστωσα με έκπληξη ότι η πρώτη ξένη επένδυση στη μεταπολεμική Ελλάδα είχε γίνει στην πολιτική αεροπορία, όταν η TWA εισήλθε στο μετοχικό κεφάλαιο της ΤΑΕ, την οποία στήριξε στην ανάπτυξή της, την περίοδο, μάλιστα, που η χώρα όχι απλά ήταν διαλυμένη, αλλά και έμπαινε στα χαρτογράφητα νερά του Εμφυλίου πολέμου.

Δεν θα ήταν καθόλου παρακινδυνευμένο να υποθέσει κανείς ότι η παρουσία της TWA στην κατεστραμμένη Ελλάδα λειτούργησε ως «εγγύηση» για την ενεργό εμπλοκή των ΗΠΑ στη χώρα μας, δεδομένης και της γεωπολιτικής της αξίας, αλλά και του διακυβεύματος της απώλειας της πρώτης χώρας που είχε νικήσει τον Άξονα, υπέρ του Ανατολικού Συνασπισμού. Μάλιστα η έρευνα εντόπισε κι ένα ελληνικό παράδοξο, ή καλύτερα μια πρωτοπορία της χώρας μας: όταν όλη η Ευρώπη λειτουργούσε με επιδοτούμενες κρατικές αεροπορικές εταιρείες σε καθεστώς κλειστών αγορών, η Ελλάδα βρισκόταν στο άλλο άκρο, με ανοιχτή στον ανταγωνισμό, ελεύθερη αεροπορική αγορά!

Στη συνέχεια μια αντίστοιχη αναλαμπή με έστειλε στο Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας, όπου εντοπίστηκε ένα παντελώς άγνωστο κεφάλαιο της ελληνικής οικονομικής ιστορίας: οι εμπιστευτικές διαπραγματεύσεις του διοικητή της Τράπεζας Γεωργίου Πεσμαζόγλου με τους Βρετανούς και τους Αμερικανούς για τη δημιουργία αεροπορικής εταιρείας, που διεξάγονταν την περίοδο που η Ελλάδα περνούσε από τη βρετανική στην αμερικανική κηδεμονία. Και υποδείκνυαν τον πατριωτισμό, αλλά και το συναίσθημα του βάρους της ευθύνης

που ένωθε ο ευπατρίδης Πεσμαζόγλου, στοιχεία που ίσως να δικαιολογούν και το πώς ο Πλαστήρας –ο αρχηγός της επανάστασης του 1922– τοποθέτησε στην πλέον κρίσιμη για την ελληνική οικονομία θέση τον άλλοτε διαπρύσιο κήρυκα του αντιβενιζελισμού, συνεξόριστο και επιστήθιο φίλο του Δημήτριο Γούναρη.

Η συνέχιση της έρευνας ακολούθησε την αλληλουχία των κυβερνήσεων της εποχής, οδηγώντας με στο αρχείο του Σοφοκλή Βενιζέλου στο Μουσείο Μπενάκη, όπου σώζεται ένα παντελώς άγνωστο κομμάτι της ιστορίας της πολιτικής αεροπορίας της Ελλάδας, που φωτίζει γεγονότα τα οποία παρέμεναν στο σκοτάδι από την ίδια την εποχή που αυτά διαδραματιζόνταν, αναδεικνύοντας τόσο τη διπλωματική μαεστρία που ο Σοφοκλής κληρονόμησε από τον πατέρα του, όσο και τον δυναμισμό του Γέρου της Δημοκρατίας ως υπουργού Συντονισμού. Μάλιστα στο αρχείο αυτό αποκαλύπτεται και το πρώιμο ενδιαφέρον του Ωνάση για την πολιτική αεροπορία, το οποίο είχε εκδηλωθεί αρκετά χρόνια προτού ο ίδιος εμπλακεί στον διαγωνισμό της ΕΡΕ και στη σύγκρουση με τον Νιάρχο, που θα τον οδηγούσε στη δημιουργία της Ολυμπιακής.

Το επόμενο στάδιο της έρευνας με έφερε στην περίοδο του Συναγερμού, όπου κατάφερα να αποκτήσω πρόσβαση στα θεωρούμενα ως δυσπρόσιτα αρχεία του Αλέξανδρου Παπάγου και του Σπύρου Μαρκεζίνη, τα οποία σκιαγραφούν όχι μόνο το ενδιαφέρον του Στρατάρχη για την ΤΑΕ, αλλά και μια εμμέσως «συγγενική» και συνδεδεμένη με την αεροπορία υπόθεση, που συγκλόνισε τότε το Πανελλήνιο: τη συγχώνευση της Εθνικής Τράπεζας με την Τράπεζα Αθηνών, η οποία δεν ήταν μόνο το μέσο του Συναγερμού για τον έλεγχο του τραπεζικού συστήματος, αλλά και ο καταλύτης για την αποκαθίλωση του Ζώτου από την ΤΑΕ, για έναν απίστευτο λόγο, που ξεπερνά τη φαντασία του μυθιστοριογράφου και για πρώτη φορά θα διαβάσετε εν εκτάσει σε αυτό εδώ το βιβλίο.

Κριτικός και άγρυπνος παρατηρητής αυτών των γεγονότων ήταν ο αείμνηστος Μάνος Παυλίδης, εκδότης του περιοδικού *Αεροπορικά Νέα*, φίλος του Ζώτου και μετέπειτα κορυφαίος επαγγελματίας των δημοσίων σχέσεων που γνώρισε η Ελλάδα. Δεν θα ήταν υπερβολή να ισχυριστεί κανείς ότι, εάν ο Ζώτος υπήρξε ο πατέρας της ελληνικής αεροπορίας, ο Παυλίδης πρέπει να θεωρείται σήμερα δικαίως ως ο πατέρας του «PR» στη χώρα μας. Το δικό του αρχείο, που σώζεται στο ΜΙΕΤ-ΕΛΙΑ, προσθέτει όλα τα κομμάτια του παζλ που απουσίαζαν από τα αρχεία των πολιτικών, με σημαντικά τεκμήρια που προηγούνται ή και έπονται της ανάληψης των αεροσυγκοινωνιών από τον Ωνάση.

Η έρευνα επεκτάθηκε και σε άλλες πηγές, όπως τα Γενικά Αρχεία του Κράτους και το αρχείο του Παναγιώτη Κανελλόπουλου, όπου εντοπίστηκαν επιλεγμένα αλλά πολύ σημαντικά ντοκουμέντα, καθώς και στα αμερικανικά αρχεία, από τα

οποία τεκμηριώνεται το έντονο ενδιαφέρον της Ουάσινγκτον για τις δραστηριότητες του Ζώτου.

Τελευταίος σταθμός της πρωτογενούς έρευνας ήταν το αχανές Ιστορικό Αρχείο του Υπουργείου Εξωτερικών, στο οποίο εντόπισα όλα τα ντοκουμέντα των περιπετειών του Ζώτου στο πρώην Βελγικό Κονγκό, όπου ο αεροπόρος προσπάθησε να εκμεταλλευτεί την πολιτική ρευστότητα και να δημιουργήσει από το μηδέν μια νέα αεροπορική εταιρεία, η οποία, παρότι δεν έλαβε σάρκα και οστά, επιβιώνει ακόμη ως θρύλος στην αεροπορική κοινότητα της Ελλάδας.

Κοινώς, δεν θα διαβάζατε αυτές τις γραμμές σήμερα, εάν η ιστορία του σημαντικού ε.α. Στέφανου Ζώτου και των Τεχνικών Αεροπορικών Εκμεταλλεύσεων (ΤΑΕ) –της αεροπορικής εταιρείας που είχε ιδρύσει το 1946– δεν είχε όλα τα χαρακτηριστικά ενός πολιτικού θρίλερ, σαν εκείνα που γέννησε η μεταπολεμική πραγματικότητα της Ελλάδας. Αλλά κι ενός αφηγήματος που διαβάζεται μονάχα πίσω από τις γραμμές της ειδησεογραφίας και αποκαλύπτεται μέσα από εκρήξεις και ανατροπές. Διότι η ιστορία της ΤΑΕ και της πολιτικής αεροπορίας, πέρα από μια φοβερή επιχειρηματική ιστορία, είναι και ένα αφήγημα από αυτά που συχνά επιβεβαιώνουν ότι η πραγματικότητα μπορεί να ξεπεράσει σε πλοκή ως και τη ζωηρότερη φαντασία.

Ωστόσο, ακόμη και με τα αρχεία στη θέση τους, υπήρχαν σημαντικά κενά στην εξιστόρηση, που με ταλαιπώρησαν, εξαιτίας της περιοδικής απουσίας δημοσιογραφικών κειμένων για μεγάλα διαστήματα, με άμεσο κίνδυνο τα νοητικά κενά και τα λογικά άλματα στον χρόνο. Εκεί με έσωσε στην κυριολεξία η δική μου δημοσιογραφική εμπειρία, η οποία με ώθησε στο να εμμείνω και να εμβαθύνω στα μη αεροπορικού ενδιαφέροντος γεγονότα της εποχής – πολιτικά, στρατιωτικά και οικονομικά–, τα οποία, όμως, εντέλει έρχονται και συμπληρώνουν την αεροπορική εξιστόρηση, με έναν τρόπο που θυμίζει την ιαπωνική τέχνη του Kintsugi: της συγκόλλησης, δηλαδή, των σπασμένων κεραμικών αντικειμένων με χρυσό. Διότι ήταν ο «χρυσός» της ελληνικής πολιτικής που όχι μόνο συνδέσε ως γέφυρα τις τεράστιες διακοπές των μαρτυριών και των ορατών γεγονότων της αεροπορίας, αλλά αποτέλεσε, όπως το βιβλίο δείχνει, τον κοινό παρονομαστή της αεροπορικής ιστορίας στην Ελλάδα, η οποία σε όλη τη διάρκεια του 20ού αιώνα υπήρξε μια δυσανάλογα πολιτική παρά οικονομική υπόθεση.

Επρόκειτο για μια επίπονη εργασία, καθώς, με ελάχιστες εξαιρέσεις, όλοι οι πολιτικοί άνδρες που ασχολήθηκαν με την πολιτική αεροπορία δεν άφησαν πίσω τους σχετικά αρχεία. Ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος άφησε ένα πελώριο αρχείο, που περιλαμβάνει μόλις ένα έγγραφο για την πολιτική αεροπορία. Ο Αριστείδης Πρωτοπαπαδάκης –ο μακροβιότερος υπουργός Αεροπορίας μετά τον Ζάννα– δεν άφησε ούτε σελίδα αρχείου, όπως έκαναν άλλωστε και οι Φιλελεύθεροι Κωνστα-

ντίνος Τσάτσος, Δημήτρης Δίγκας και Αναστάσιος Μπακάλμπασης. Ο Γεώργιος Ράλλης και ο Κωνσταντίνος Καραμανλής (ως υπουργός) επίσης δεν παρέδωσαν αρχεία. Ο Πλαστήρας ελάχιστες πληροφορίες άφησε πίσω του για την Αεροπορία. Τα τέσσερα Μετοχικά Ταμεία –συνιδρυτές και μέτοχοι της αεροπορικής εταιρείας ΕΛΛΑΣ– δεν άφησαν ούτε ένα έγγραφο πίσω τους. Ενώ η δικτατορία των Συνταγματαρχών διέλυσε το αρχείο του Γεωργίου Παπανδρέου. Αυτό έκανε την ανασύνθεση των κομματιών του παζλ ακόμη πιο δύσκολη. Η οποία έγινε, ωστόσο, και υπό τις παράλληλες αντιξοές συνθήκες της πανδημίας και των κλειστών αρχείων και βιβλιοθηκών. Ο τολμών νικά.

Εν ολίγοις, το βιβλίο που κρατάτε στα χέρια σας περιέχει τα αρχεία της πολιτικής αεροπορίας που έρχονται στο προσκήνιο για πρώτη φορά στην ελληνική ιστορία και φωτίζουν μια καθοριστική περίοδο, που έχει ως αφετηρία την επαύριο της Συμφωνίας της Βάρκιζας και τερματισμό την πρώτη τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης της Ολυμπιακής το 1962, η οποία όχι μόνο αποτέλεσε το θεμέλιο για το χτίσιμο της «Υπεράνω του Ατλαντικού», διηπειρωτικής αεροπορικής εταιρείας, αλλά και το νομοθετικό προηγούμενο που επέτρεψε στον Ωνάση να αποσπά, χρόνο με τον χρόνο, όλο και περισσότερα ανταλλάγματα σε βάρος του Δημοσίου.

Άποψη του συγγραφέα είναι ότι η ιστορία της πολιτικής μας αεροπορίας –που ξεκινά με την ΤΑΕ και οριστικοποιείται με την Ολυμπιακή που την διαδέχεται– είναι μια υπόθεση η οποία, παρότι συσκοτίστηκε κάτω από το ειδικό βάρος και το εκτόπισμα του Καραμανλή και του Ωνάση, έχει αξία να αναδειχθεί, καθώς και ενδιαφέρει και συνεχίζει να συγκινεί. Επίσης, δεν θα διαβάζατε αυτό το βιβλίο, εάν δεν υπήρχε ένα μάλλον ρομαντικό κίνητρο του συγγραφέα (και επί σειρά ετών συντάκτη Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων στην εφημερίδα *Το Βήμα*), το οποίο συνδέεται με μια ανάγκη να διαφυλαχθεί η συλλογική αεροπορική –και εν γένει συγκοινωνιακή– μνήμη της Ελλάδας, αφού αυτά τα σπουδαία μέσα της 2ης Βιομηχανικής Επανάστασης ήταν εκείνα που τελικά συνέβαλαν στο να εξασφαλιστεί για τη χώρα μας μια αξιοπρεπής θέση ανάμεσα στα πολιτισμένα έθνη. Δυστυχώς, η χώρα μας δεν έχει πολιτική μνήμη και το αποδεικνύει σε κάθε περίπτωση.

Η περίπτωση του Στέφανου Ζώτου –ή αλλιώς του «Σμηναγού Χ», όπως ήταν το ψευδώνυμο με το οποίο υπέγραφε καυστικά άρθρα ως εν ενεργεία στρατιωτικός στον Μεσοπόλεμο– είναι μοναδική στην ελληνική επιχειρηματική ιστορία. Και θα ήταν, πραγματικά, αμαρτία να μη διασωθεί στις επόμενες γενιές η ιστορία ενός ανθρώπου που, μέσα από τα ερείπια της Ελλάδας, ξανάφτιαξε από το μηδέν την πολιτική αεροπορία.

Διότι, όπως και η παρακάτω εξιστόρηση υποδεικνύει, τίποτε δεν θα υπήρχε εάν ο Ζώτος δεν έφτιαχνε από το μηδέν την ΤΑΕ, εάν δεν εκπαίδευε πιλότους, προσω-

πικό καμπίνας, τεχνική βάση και στελέχη πωλήσεων. Μάλιστα δεν θα ήταν ριψοκίνδυνο να ισχυριστεί κανείς ότι ο Ωνάσης θα είχε παραλάβει μόνο βίδες και καλές προθέσεις εάν δεν είχε προηγηθεί η ΤΑΕ και ο Ζώτος, αλλά και η ΕΕΕΣ (Ελληνική Εταιρία Εναερίων Συγκοινωνιών) του Μεσοπολέμου, την οποία ξεπούλησαν αντί πινακίου φακής στη Lufthansa και στη συνέχεια διέλυσαν οι Γερμανοί κατακτητές, χωρίς ποτέ μέχρι σήμερα να λογοδοτήσουν γι' αυτό.

Αποτελεί κοινό τόπο στο σύγχρονο επιχειρείν ότι οι επιχειρήσεις δεν είναι μόνο η εμπορική μάρκα, η λειτουργική εκμετάλλευση, το παρεχόμενο προϊόν ή υπηρεσία και τα οικονομικά αποτελέσματα, αλλά πρωτίστως οι άνθρωποι τους. Και ήταν οι άνθρωποι της ΤΑΕ –οι ανώνυμοι πρωταγωνιστές της πτητικής λειτουργίας, της εναέριας και επίγειας εξυπηρέτησης, της άοκνης προσπάθειας στην τεχνική βάση μες στην παγωνιά ή στο λιοπύρι– που τελικά θα έβαζαν πλάτη και θα έχτιζαν τον μύθο της Ολυμπιακής Αεροπορίας των πέντε ηπειρών, με τη συμβολή του ενός πρόσφυγα από τη Σμύρνη που έτρωγε σίδερα: του Ωνάση, που απέκτησε τον έλεγχο της αεροπορίας με έναν τρόπο που για πρώτη φορά θα διαβάσετε στο σύνολό του στις σελίδες που ακολουθούν.

Το βιβλίο αυτό δεν θα είχε γραφτεί δίχως την υποστήριξη πολλών ανθρώπων, η συμβολή των οποίων ήταν καταλυτική για τη συγγραφή και την ολοκλήρωσή του. Του Χρήστου Αναστασίου από το Ίδρυμα «Κωνσταντίνος Γ. Καραμανλής» και του Γιάννη Φίλανδρου από το Ίδρυμα «Κωνσταντίνος Κ. Μητσοτάκης» και την Εταιρεία Φίλων Παναγιώτη Κανελλόπουλου. Της Μαρίας Καραμικέ από το Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας, που μου παρέσχε όλα τα εργαλεία για την ολοκλήρωση της έρευνάς μου. Της Μαρίας Δημητριάδου και του Τάσου Σακελλαρόπουλου από το Ιστορικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη που με υποστήριξαν κατά τη διάρκεια της έρευνας, υποδεικνύοντάς μου, μάλιστα, την ύπαρξη του ιστορικού αρχείου του Στρατάρχη Παπάγου, την οποία αγνοούσα εντελώς. Αλλά και της ιστορικού Νίκας Πολυχρονοπούλου-Κλαδά που με καθοδήγησε για το αρχείο του Σπύρου Μαρκεζίνη. Του ερευνητή της ελληνικής παρουσίας στη Δημοκρατία του Κονγκό Αναστάσιου Πανουτσόπουλου, που με κατηύθυνε γύρω από τον φάκελο του Ζώτου στο Ιστορικό Αρχείο του Υπουργείου Εξωτερικών. Του πρέσβη ε.π. Γεώργιου Πουκαμισά και της Φωτεινής Ταβούρογλου από την Εταιρεία Φίλων του Λαού, που μου προσέφεραν πρόσβαση στα αρχεία του Παπάγου και του Μαρκεζίνη. Του Luc Meinertzhagen, λάτρη της αεροπορίας από το Βέλγιο, και του απόδημου, ομογενούς ερευνητή στο Κονγκό Γεώργιου Αντύπα που απλόχερα έσπευσαν να συνδράμουν στην αναζήτηση λεπτομερειών για τον Ζώτο στο Κονγκό. Της Αργυρώς Αγγελοπούλου και της Ελένης Ράμφου από το ΕΛΙΑ-MIET που με υποστήριξαν στην έρευνά μου. Του πάντα εξυπηρετικού προσωπικού της Βιβλιο-

θήκης της Βουλής των Ελλήνων, του Ιστορικού Αρχείου του Υπουργείου Εξωτερικών, του Εθνικού Τυπογραφείου, του Πολιτιστικού Ιδρύματος Ομίλου Τράπεζας Πειραιώς, των Γενικών Αρχείων του Κράτους, του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών και του Μουσείου Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας. Της υποδιευθύντριας του Κέντρου Πολιτισμού της Τράπεζας της Ελλάδος Εύας Σεμερτζάκη. Του επιλοχία Αθανάσιου Γκαμά από τη Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού. Του επιστημονικού υπεύθυνου του ιστορικού αρχείου της Eurobank Ζήσιμου Συνοδινού και του καθηγητή Κώστα Κωστή από το ιστορικό αρχείο της Alpha Bank για τις χρήσιμες κατευθύνσεις τους. Του φίλου και διευθυντή του Μουσείου της Πόλεως των Αθηνών Στέφανου Καβαλλιεράκη για τις ιστορικές του συμβουλές. Του πλοίαρχου Δημήτριου Λαμπίρη από το Πολεμικό Ναυτικό. Του παλαίμαχου πολιτικού Μίκη Πρωτοπαπαδάκη που με βοήθησε στην προσπάθειά μου να διαβάσω τα χειρόγραφα των πρωταγωνιστών της εποχής. Του ισπανιστή Δημήτρη Φιλιππί που με καθοδήγησε στα σκοτεινά μονοπάτια των δοσοληψιών μεταξύ Ελλάδας και Ισπανίας κατά τη διάρκεια του ισπανικού εμφυλίου. Των φίλων δημοσιογράφων που με στήριξαν στην έρευνά μου. Της επιμελήτριας Εύας Καλεύρα που υπήρξε ο αυστηρότερος κριτής μου. Αλλά και της συζύγου μου Μαρίας Μουζακίτη (εγκυμονούσας, μάλιστα, κατά τη διάρκεια ολοκλήρωσης του βιβλίου) και της κόρης μου Μαρκέλλας που με ανέχτηκαν όλο αυτό το διάστημα.

Προσωπική μου ευχή είναι η φιλότιμη αυτή ιστορική έρευνα να συμπληρώσει τα κενά των ελάχιστων βιβλίων που έχουν γραφτεί για το θέμα και να διευκολύνει τον ιστορικό του μέλλοντος στην εξιστόρηση του αεροπορικού και οικονομικού γίγνεσθαι της χώρας μας κατά τον 20ό αιώνα, τώρα που η γενιά που πήρε τις καθοριστικές αποφάσεις της εποχής δεν είναι πια στη ζωή. Το πέπλο της λήθης έκρυβε για δεκαετίες τη συναρπαστική ιστορία της αναγέννησης της πολιτικής αεροπορίας της Ελλάδας, την οποία για πρώτη φορά θα διαβάσετε στο σύνολό της σε αυτό εδώ το βιβλίο.

ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΧΕΚΙΜΟΓΛΟΥ

Χαλάνδρι, Νοέμβρης 2021

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Επανεκκίνηση εξ ερειπίων

«Η πολιτική αεροπορία στην Ελλάδα οφείλει την ανάπτυξή της στον συμμοριτοπόλεμο [...] Η σημερινή εξέλιξις της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα είναι κατά μεγάλο μέρος αποτέλεσμα της δράσεως των κομμουνιστών – που ωστόσο πραγματοποιήθηκε χωρίς αυτοί να έχουν ποτέ τέτοια πρόθεσι. Γιατί με ανύπαρκτους σιδηροδρόμους, με τα λιμάνια ερειπωμένα και με τους δημόσιους δρόμους ελεγχόμενους από τους συμμορίτες, οι Έλληνες δεν είχαν άλλη εκλογή παρά να στραφούν προς τον αέρα. Ψηλά, πάνω από την ακτίνα βολής των κομμουνιστικών όπλων, αδιαφορώντας για το κλείσιμο των δρόμων και για το πυροβολικό, πολίτες και στρατιωτικοί ταξιδιώτες πετούσαν προς όλα τα μέρη της Ελλάδος, τόσο γρήγορα όσο μπορούσαν οι Έλληνες και οι Αμερικανοί μηχανικοί να διορθώσουν τους παληούς διαδρόμους προσγειώσεως ή να σκάβουν νέους. Στο τέλος του συμμοριτοπολέμου η Ελλάς ήταν αισίως η χώρα της Ευρώπης η πιο εξοικειωμένη με τα αεροπορικά ταξίδια, με την μεγαλύτερη αναλογία αεροδρομίων από κάθε άλλη χώρα. Εκείνο τον καιρό, ένα από τα πιο ενδιαφέροντα θεάματα στην Ελλάδα ήταν οι γέροι χωρικοί με τα μεγάλα τους μουστάκια και οι δειλές μαυροφορεμένες γυναίκες που ταξίδευαν με τα αεροπλάνα της ΤΑΕ από το ένα μέρος της χώρας στο άλλο. Πριν από δέκα χρόνια, αυτοί οι ταξιδιώτες καβαλίκευαν μόνο γαϊδουράκια και μια διαδρομή με αυτοκίνητο θα τους τρομοκρατούσε».¹

Μετά τον πόλεμο, η Απελευθέρωση βρήκε την πολιτική αεροπορία της Ελλάδας διαλυμένη. Η μεσοπολεμική Ελληνική Εταιρία Εναερίων Συγκοινωνιών (ΕΕΕΣ), αφού είχε εξαγοραστεί με αναγκαστικό νόμο από τη Lufthansa, οδηγήθηκε σε διάλυση, καθώς οι Γερμανοί είχαν επιτάξει και είχαν καταστρέψει τα αεροπλάνα της. Ελλείψει πολιτικής αεροπορίας, γινόταν ευρύτερα έκκληση προς τους συμμάχους να παραχωρηθούν στην Ελλάδα λίγα αεροπλάνα ώστε να ξεκινήσουν εκ νέου τα αεροπορικά δρομολόγια.² Η ΕΕΕΣ –με πρόεδρο του ΔΣ τον Αναστάσιο Στρατηγόπουλο– κατέβαλλε προσπάθειες να βρει κεφάλαια και αεροσκάφη ώστε η εταιρεία να αρχίσει να πετά ξανά.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος (ΕΤΕ), ως ιδρυτικός μέτοχος της ΕΕΕΣ (κατά ποσοστό 55%), διερεύνησε άμεσα το ενδεχόμενο επανέναρξης της λειτουργίας της παραχωρησιούχου εταιρείας³ του Μεσοπολέμου. Συγκεκριμένα, η Υπηρεσία Μελέτης Επιχειρήσεων του Τμήματος Βιομηχανικής και Μακροπροθέσμου Πίστewος εκπόνησε για λογαριασμό της διοίκησης της τράπεζας επικαιροποιημένη έκθεση,⁴ η

οποία σκιαγραφούσε την κατάσταση με τα πλέον μελανά χρώματα. Βασική πηγή της αποτέλεσαν οι πληροφορίες που παρείχε στην τράπεζα ο από το 1939 γενικός διευθυντής της ΕΕΕΣ Μιχαήλ Βυζάς (Δερβένι Κορινθίας, 1888 – Αθήνα, 1972), παλαιός αξιωματικός του Πεζικού –και υπασπιστής του στρατηγού Λεωνίδα Παρασκευόπουλου–, αργότερα πολιτικός και επιχειρηματίας, γνωστός για την εκπροσώπηση της γαλλικής εταιρείας κατασκευών αεροπορικών κινητήρων Gnome et Rhône.⁵

«Δεν υπάρχει οργανισμός εν Ελλάδα, ο οποίος να έχει περιαχθή εις οικτροτέραν οικονομικήν κατάστασιν από αυτήν της Εταιρίας» – είναι η επιγραμματική φράσις, την οποία μετεχειρίσθη εν επικεφαλίδι ο Γενικός Διευθυντής» αναφέρει η έκθεση της ΕΤΕ. «Η οικονομική της επιφάνεια [...] εντοπίζεται και αντιπροσωπεύεται από την αξίαν των ολίγων επίπλων και σκευών, τα οποία κοσμούν τα εις το κτίριον του Χρηματιστηρίου στεγαζόμενα γραφεία της Εταιρίας. Πέραν αυτών ουδέν άλλον περιουσιακό στοιχείον κατέχει σήμερον» σημειώνει.

Μια χώρα χωρίς αεροπλάνα

Το 1945 δεν απέμενε ούτε ίχνος αεροσκαφών, αεροπορικού υλικού και εγκαταστάσεων της προπολεμικής ΕΕΣΣ, η οποία επιχειρούσε προπολεμικά από το Τατόι. Οι κατακτητές τα είχαν αρπάξει ή καταστρέψει εντελώς. Στην Ελλάδα η Κατοχή δεν άφησε άθικτο ούτε ένα αεροπλάνο.⁶ Τα κεφάλαια της ΕΕΕΣ είχαν εξανεμιστεί νομισματικά. Η εταιρεία είχε επιταχθεί λόγω του πολέμου από το Δημόσιο και η όποια αποζημίωση δόθηκε γι' αυτόν τον λόγο είχε επίσης υποστεί την τύχη των συνεπειών της νομισματικής υποτίμησης. Η ΕΕΕΣ διατηρούσε αξιώσεις αποζημίωσης που προσέγγιζαν τα 500 εκατ. δραχμές, αλλά αυτές ενέπιπταν στο γενικό-τερο θέμα των επανορθώσεων, που τότε δεν είχε προσλάβει οιαδήποτε μορφή.

Παρόλο που η εταιρεία διατηρούσε τυπικά το μονοπώλιο της αεροπορικής συγκοινωνίας, δεν πετούσε παρά ελάχιστα κατά τη διάρκεια της Κατοχής. Και μάλιστα είχε συμφωνηθεί προτού λήξει η περίοδος του προνομίου της, το 1946, να καταρτιστεί νέα σύμβαση μεταξύ της εταιρείας και του κράτους, βάσει της οποίας θα αναλάμβανε την ανανέωση του πτητικού υλικού, ενώ το Δημόσιο θα εγγυάτο το μέρος και τη χιλιομετρική επιχορήγηση.

Η ΕΤΕ είχε αποχωρήσει από την ΕΕΕΣ επί καθεστώτος Κονδύλη, όταν μεταβιβάστηκε το πλειοψηφικό πακέτο της τράπεζας (55%) στο Μετοχικό Ταμείο Στρατού για πάνω από 17 εκατ. δραχμές. Στην Κατοχή οι Γερμανοί πέτυχαν τη δημοσίευση Νομοθετικού Διατάγματος που αφαιρούσε από το Μετοχικό Ταμείο Στρατού το 51% των μετοχών της εταιρείας και τις μεταβίβαζε στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία στη συνέχεια τις πούλησε στη Lufthansa, με παράταση του προνομίου για μια δεκαπενταετία.

ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΧΕΚΙΜΟΓΛΟΥ Ο ΩΝΑΣΗΣ ΚΑΙ Ο ΣΜΗΝΑΓΟΣ Χ

Γενιές Ελλήνων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό μεγάλωσαν με τον θρύλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας των πέντε ηπείρων. Ίσως όμως οι περισσότεροι να αγνοούν τις λεπτομέρειες, τις ζυμώσεις και το παρασκήνιο που οδήγησαν στη δημιουργία της πασίγνωστης αεροπορικής εταιρείας με τους ολυμπιακούς κύκλους, που υπάρχει μέχρι σήμερα. Σε αυτή την άκρως μυστηριώδη ιστορία ενεπλάκησαν προσωπικά δώδεκα κορυφαίοι πολιτικοί –που διετέλεσαν κάποια στιγμή πρωθυπουργοί της Ελλάδας–, ξακουστοί επιχειρηματίες όπως ο Ωνάσης, ο Νιάρχος και ο Γουλανδρής, τραπεζίτες όπως ο Πεσμαζόγλου, ο Κωστόπουλος, ο Ζολώτας και ο Ηλιάσκος, ενώ κρίσιμο ρόλο έπαιξαν κέντρα αποφάσεων στο Λονδίνο και στην Ουάσινγκτον, καθώς και ξένοι και εντόπιοι επενδυτές.

Με μοχλό εξιστόρησης μια προσωπικότητα μοναδική στα επιχειρηματικά χρονικά της χώρας, τον «πατέρα» της πολιτικής αεροπορίας της Ελλάδας και δημιουργό της ΤΑΕ Στέφανο Ζώτο, ο Αχιλλέας Χεκίμογλου παρουσιάζει τη συναρπαστική πορεία των αεροπορικών συγκοινωνιών της Ελλάδας μέσα από τα δημοσίευτα αρχεία της Πολιτικής Αεροπορίας, ανατρέποντας μύθους και παραδοχές που επιβίωναν για δεκαετίες μέχρι τις μέρες μας: την επανεκκίνηση της χώρας μετά την καταστροφική Κατοχή, που την αφήνει χωρίς ούτε ένα αεροπλάνο: τη γέννηση της ΤΑΕ, η οποία θα αποτελέσει και την πρώτη ξένη επένδυση που υποδέχεται η Ελλάδα μεταπολεμικά: την προσπάθεια του Λονδίνου να διατηρήσει τα τελευταία ερείσματα κηδεμονίας στη χώρα μέσα από την αεροπορία: το άνοιγμα της αεροπορικής αγοράς εν μέσω Εμφυλίου: την κρατική παρέμβαση των κυβερνήσεων του Κέντρου: την εξολόθρευση της ΤΑΕ από την κυβέρνηση του Συναγερμού: τη σύγκρουση Ωνάση και Νιάρχου για την απόκτηση της εταιρείας: και τέλος τη γέννηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.



ISBN 978-960-484-812-6



9 789604 848126

Κωδ. μηχ/σης 25.194

www.epbooks.gr